František Fajtl

Luftkämpfe über der Slowakei



FRANTIŠEK FAJTL

Luftkämpfe über der Slowakei



MILITÄRVERLAG
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN
REPUBLIK

Erlebnisbericht
Auszug aus F. Fajtl, Als erste in der Heimat, Berlin 1979

Originaltitel: První doma

Übersetzung: Ruth Kassube

Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik (VEB) –
Berlin, 1981
1. – 80. Tausend
Lizenz-Nr. 5
LSV: 7233
Lektor: Ursula Ulbricht
Umschlaggestaltung: Karl Fischer
Printed in the German Democratic Republic
Gesamtherstellung: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
DDR 0,50 M

Ende September begannen die ersten Schwierigkeiten für unser Regiment. Zwei Tage lang hatte es unaufhörlich geregnet. Wir waren zur Untätigkeit verurteilt. Und nun lag unsere Wiese in Zolná vollgesogen wie ein Schwamm vor uns — es war aus mit dem Fliegen. Wir suchten eine Ausweichmöglichkeit und fanden sie in Tri Duby, dem Flugplatz, den die Transportflieger aus der Sowjetunion anflogen. Als sich das Wetter etwas gebessert hatte, konnten wir auch Zolná wieder benutzen und operierten ab Mitte Oktober von zwei Flugplätzen aus. Unsere Aktivitäten waren auch bitter nötig, denn die Lage an der Front des Aufstandsgebiets verschlechterte sich zusehends. Die Faschisten drückten den Ring immer enger zusammen. Die Armeeführung in Banská Bystrica forderte uns ständig zu Einsätzen gegen angreifende Truppen und deren Nachschubwege an.

Die Rache für Piešt'any gelang nicht

Faschistische Flugzeuge erschienen immer häufiger über dem kleiner gewordenen Aufstandsgebiet. Am Himmel über Banská Bystrica, Zvolen und Očová schnüffelte zumeist ein Paar Messerschmitts in einer Höhe von 4000 Metern herum. Wenn unsere Flieger sich ihnen näherten, verschwanden sie schnell im Sturzflug oder flüchteten in die Wolken. Sie führten bestimmt etwas im Schilde.

Hatte uns unser Optimismus auch nicht verlassen, so lagen doch Schatten über allem. Wir hatten bereits einige Kameraden

verloren — sie waren vom Einsatz nicht zurückgekehrt. Immer öfter stießen unsere Piloten auf heftiges Fla-Feuer, das den Lawotschkins schwer zusetzte. Dabei waren wir froh, wenn es das herbstlich nasse Wetter überhaupt gestattete, daß wir aufsteigen konnten.

Am 17. Oktober wälzten dunkle Wolken ihre vollgesogenen Bäuche über die Hügel, und es goß den ganzen Tag über wie aus Kannen. Unseren Bodentruppen schwanden die Kräfte — auch die moralischen —, da ihnen niemand von uns zu Hilfe kam. Wir knirschten mit den Zähnen, aber es war unmöglich zu starten. Als der Regen mal eine Weile aufhörte, wälzten die Wolkenungetüme sich weiter faul über die Hügel, und im Tal schleppte sich schmutziger Nebel dahin. Fliegerkräfte sind eine starke und nützliche Waffe, aber ungünstigem Wetter gegenüber trotz ihrer modernen Ausstattung machtlos. Den ganzen Tag über kamen wir nicht zu Wort.

Im Armeestab in Banská Bystrica erfuhr ich, daß die Führung der 1. Tschechoslowakischen Armee in der Slowakei für die Vernichtung eines Panzers 20000 Kronen und 5000 Kronen für den Abschuß eines Flugzeugs ausgesetzt hatte. Ich wußte schon vorher, daß nicht ein einziger Pilot des Regiments das Geld annehmen würde. Deshalb schlugen der Stabschef und ich nach einiger Überlegung vor, das so erhaltene Geld folgendermaßen aufzuteilen: 75 Prozent der Summe sollten Witwen und Waisen von im Slowakischen Nationalaufstand gefallenen Soldaten zukommen und 25 Prozent bei der Intendantur der 1. Tschechoslowakischen Armee als Kredit unseres Regiments hinterlegt werden. Diese Mittel wollten wir als Belohnung für tapfere und sehr fleißige Angehörige des Bodenpersonals verwenden. Als wir diesen Vorschlag am nächsten Tag den Piloten kundtaten, nahmen sie ihn einstimmig an.

18. Oktober 1944. Ich glaube, daß sich an diesem Tag kaum jemand des kleinen, aber doch bedeutenden Jubiläums unseres

Regiments bewußt wurde. Es war genau einen Monat her, daß Stehlík mit seinen Piloten Piešt'any überfallen hatte. Es juckte mich, ihn in Tri Duby anzurufen und ihm noch einmal zu danken, da wir von diesem Schlag eigentlich immer noch profitierten. Seitdem hatte sich der Gegner nämlich zu keiner großen Aktion aufraffen können. Außerdem hatten wir dem Gegner sicher gehörigen Respekt vor den Lawotschkins eingeflößt.

Rejthar und ich analysierten alle bisherigen Aktionen der faschistischen Fliegerkräfte, und wir stellten fest, daß ihre Bombenflüge, Jagdflieger- und Schlachtfliegereinsätze nirgends großen Schaden angerichtet hatten. Fast stets, wenn wir gerufen worden waren und unsere Kapazität ausgereicht hatte, konnten wir rechtzeitig eingreifen, vielmals war es uns gelungen, den Gegner entweder vollständig zu vernichten oder ihn wenigstens zu behindern. Also durften wir wohl annehmen, daß die ständige Anwesenheit unserer Flugzeuge in der Luft recht wirkungsvoll war und die faschistischen Luftpiraten davon abhielt, sich allzu sorglos über dem Aufstandsgebiet zu tummeln.

Ich saß in der Holzhütte unseres Feldgefechtsstands am Ufer der Hučava und sah Karten durch. Von Zeit zu Zeit ging ich hinaus und beobachtete, wie sich der Morgennebel langsam, aber stetig verflüchtigte. Es ging auf 11 Uhr. Plötzlich klingelte das Telefon der direkten Leitung nach Tri Duby. Ich wartete nicht auf den Telefonisten, der hinter mir herumkramte, sondern streckte die Hand nach dem Hörer aus.

»Hier Zolná«, meldete ich mich.

»Wir werden überfallen«, hörte ich — und Schluß.

Ich rief sofort zurück, aber es ging niemand mehr an den Apparat.

Die kurze Meldung, in der ich einen Hilferuf erkannte, stammte von Oberleutnant Stehlík. Wie wir später hörten, hatte er danach den Hörer auf die Gabel geknallt und war schnell in Deckung gegangen, denn dicht hinter ihm fielen schon Bomben,

und es hagelte Geschosse von elf faschistischen Jagdfliegern.

Ich lief zur Fliegerleitstelle und rief das einzige Paar, das in der Luft war und irgendwo zwischen Brezno nad Hronom und Banská Bystrica patrouillierte.

Unterleutnant Hlučka meldete sich.

»Brecht die Patrouille ab und fliegt sofort nach Tri Duby«, befahl ich ihm.

»Habe verstanden, wird ausgeführt!« antwortete er.

Die verschwindend wenigen Beobachter im Einschließungsgebiet hatten nicht genügt, um uns rechtzeitig zu warnen. Deshalb hatte auch das Bereitschaftspaar in Tri Duby, Šrom und Kocfelda, nicht mehr starten können. Beide sprangen aus den Lawotschkins, als die Faschisten schon über ihren Köpfen waren. Kocfelda versteckte sich in einer Ecke des Hangars, und Šrom kroch unter das Flugzeug. Es ließ sich wohl nichts anderes machen. Von dort aus beobachteten sie verstohlen und außer sich vor Wut, wie die Piraten angriffen. Verirrte Kugeln sausten an ihnen vorbei geradewegs in ein altes Auto hinein, das einige Meter vor ihren provisorischen Deckungen entfernt im Hangar stand.

Das Auto fing an zu brennen. Sie konnten sich ausrechnen, wann die Flammen die Flugzeuge mit ihren reichlichen Benzinvorräten erreicht haben würden.

Die elf Jagdbomber, FW 190 und Me 109, überfielen Tri Duby in zwei Wellen. Die ersten vier Flugzeuge hatten sich dem Flugplatz ohne erkennbare böse Absicht genähert. Aus der Ferne sahen sie aus wie Lawotschkins, die uns zu Hilfe kommen sollten — in letzter Zeit war sehr oft davon gesprochen worden, daß die umgeschulten Slowaken bald einträfen.

»Herrgott, das sind Nazis!« brüllte plötzlich jemand auf dem Flugplatz und lief davon.

»Macht die Maschinen fertig, schnell!« schrie Major Dumbala die Flugzeugwarte an.

Stabsfeldwebel Huňavy und Feldwebel Vojtěch Baláž versuchten es sofort. Aber die Bomben, die bereits ringsum fielen, trieben sie in Deckung. Gleich darauf stellten sie jedoch entsetzt fest, daß sie in den Graben gesprungen waren, in dem die Benzinfässer lagerten, und unweit davon lagen die Bomben. Augenblicklich verließen sie den Graben und rannten zum Hron. Als Baláž zusammen mit noch drei anderen Mechanikern über die Chaussee lief, rief Huňavy ihm nach, sie sollten umkehren, und zeigte nach oben. Die zweite Welle näherte sich dem Flugplatz.

Die vier warfen sich sofort zu Boden und drückten die Gesichter in den Lehm. Schon detonierten Bomben neben ihnen, und Kugeln pfiffen. Feldwebel Baláž verspürte im rechten Bein einen schmerzhaften Stich. Er wollte weiter zu einem Strohschober flüchten, doch als er sich erhob, brachen die Beine unter ihm zusammen, und er sank wieder zu Boden. Er hörte Stöhnen und Röcheln. Neben ihm lag der Flugschüler Gefreiter Liegler. Durch seine Mütze sickerte Blut. Baláž rief um Hilfe. Ein amerikanischer Flieger, der in der Slowakei eine Havarie gehabt hatte, kam angelaufen. Er wollte ihn aufheben, aber weitere Bomben zwangen ihn, sich selbst in Sicherheit zu bringen. Nach einer Weile hörte die Bombardierung auf, aber nun wurde ein Geschoßhagel entfesselt. Trotzdem kroch der amerikanische Flieger wieder an Baláž heran und sagte etwas zu ihm. Baláž verstand ihn nicht, er stöhnte leise auf, und der Amerikaner zog ihn zwischen die Strohschober.

Baláž lag auf dem Rücken und beobachtete mit mattem Auge, wie zwei Lawotschkins in der Luft gegen die Angreifer kämpften. Er vernahm auch das wütende Feuer der Flugplatzflak. Plötzlich wallte aus einem deutschen Flugzeug schwarzer Qualm heraus, und die Maschine fiel zur Erde. Der Pilot sprang ab und schwebte am Fallschirm in Richtung Kováčová. Dann trat Stille ein, schreckliche Stille.

In Baláž' Nähe lagen drei Tote. Er hörte Stimmen, es kamen

Menschen und halfen. Ihn, Liegler und den blutjungen Winterstein legten sie in ein Auto und brachten sie in das Zvolener Krankenhaus.

Der Gefreite Liegler, der am Kopf verwundet war, hatte den Vorrang. Er wurde auf den Operationstisch gelegt, der Arzt beugte sich zu ihm hinunter, untersuchte lange seine Verletzung und ließ ihn dann auf eine Trage neben dem Operationstisch legen. Das Geschoß habe das Gehirn getroffen, Liegler sei nicht mehr zu helfen, sagte er.

Dann wurde Baláž operiert. Der Arzt erwog eine Amputation des Beines, nahm dann aber davon Abstand. Beinahe zwei Stunden lang holte man ihm die Geschosse aus dem Bein, in der Zwischenzeit starb sein Kamerad.

Nachdem Hlučka und sein Geführter befehlsmäßig ihre Lawotschkins gewendet hatten, jagten sie nach Tri Duby. Herangekommen, stellten sie die elf Angreifer fest und bemerkten gleichzeitig ergrimmt, daß außer dem spärlichen Feuer einer einzigen Flakbatterie und einiger MGs niemand die Piraten hindern konnte.

Beide stürzten sich augenblicklich in den Teufelskreis der Gegner.

Die Faschisten warfen zuerst ihre Bomben auf den Hangar ab, in dem die Lawotschkins standen. Zum Glück wurde keine einzige beschädigt, die Treffer lagen ungenau. Dann fielen sie wie besessen über die alten, unbrauchbaren Flugzeuge am Flugplatzrand her und zogen ab.

Die Köder hatten ihre Wirkung nicht verfehlt. Man machte sich nach dem Überfall nicht einmal die Mühe, ihre Reste anzusehen. Nur die Lawotschkins wurden gründlich untersucht und erfreulich heil befunden.

Unverzüglich ging man daran, die Bombentrichter aufzufüllen. Direkt auf dem Rollfeld waren es nicht viele, so daß die 1. Staffel bald wieder mit den Gefechtseinsätzen beginnen konnte.

Dank der einfachen List, die alten Flugzeuge so um den Flugplatz herum aufzustellen, als handle es sich um eine große kampffähige Einheit, dank dem tapferen Paar unserer Lawotschkins, dank dem fieberhaften Feuern der Flakbatterie und schließlich auch dank der Hast und Überstürzung der Angreifer selbst war die Revanche für Piešt'any — wollte man den Überfall so betrachten — also nicht gelungen.

Am schmerzlichsten waren die Verluste an Menschen. Einige tapfere Flugzeugwarte und Mechaniker waren von Bombensplittern und Geschossen getroffen worden. Sie kamen sofort ins Krankenhaus — leider überlebten es einige nicht. Die Faschisten hatten sogar hinter der Chaussee eine Schafherde angegriffen und den Schäfer getötet.

Es dauerte nicht lange, und wir erblickten in der Platzrunde unseres Flugplatzes in Zolná eine La-5, die zur Landung ansetzte. Wir liefen ihr entgegen, um sie einzuweisen und ihr beim Ausrollen über die sumpfigen Stellen zu helfen. Am Ende sank sie aber doch ein und mußte mit dem Traktor herausgezogen werden.

Noch bevor der Pilot herausgekrochen war, wußten wir, daß es einen Kampf gegeben hatte. Wie ein Stück Lumpen hing das Höhenruder schlotternd schräg zur Erde herunter. Ein Glück, daß die andere Hälfte die ganze Steuerfunktion übernommen hatte, aber es mußte den Piloten trotzdem viel Arbeit gekostet haben, das Flugzeug in der Luft auszutrimmen und es gut zu landen. Langsam kletterte Hlučka heraus. Mittlerweile erschien am Horizont auch sein Partner. Mit unserer Hilfe rollte er nach der Landung zum Bach.

Hlučka begann zu erzählen: »Als wir über Banská Bystrica waren, sah ich, wie einige Flugzeuge im Sturzflug auf Tri Duby heruntergingen. Wir waren in 3000 Meter Höhe, sie etwa 2000 Meter darunter. Wir gingen ebenfalls in den Sturzflug über und kamen schnell näher. Einen erwischte ich aus etwa 100 Meter

Entfernung und gab ihm einen kurzen Feuerstoß. Als ich noch näher heran war, gab ich ihm einen zweiten, längeren Feuerstoß und sah, wie es aus dem Flugzeug aufqualmte. Gleich darauf schlugen Flammen heraus. Ich hatte eine hohe Geschwindigkeit und mußte deshalb der brennenden Maschine ausweichen. Ich griff nun eine zweite Focke-Wulf an, die im Sturzflug auf den Flugplatz herunterging. Ich wendete mein Flugzeug scharf nach links und drückte es in den Sturzflug. Plötzlich fühlte ich Treffer im Ruder. Ich konnte daher den Kampf nicht fortsetzen. Ich flog niedrig über den Flugplatz Tri Duby hinweg und entschloß mich dann, in Zolná zu landen.«

Der zweite Pilot berichtete uns ebenfalls von seinem Kampf. »Mit Höhenvorteil stürzte ich in eine Gruppe von vier Focke-Wulfs. Ich bemühte mich, hinter eine von ihnen zu kommen, aber Standa, der in einer güstigeren Position war, kam mir zuvor und holte die Focke herunter. Ich setzte mich hinter ein zweites Flugzeug und gab ihm aus etwa 300 Metern einen Feuerstoß. Eine der Kanonen hörte auf zu schießen. Einige Sekunden später verschoß ich noch den Rest der Munition auf eine Focke und beschloß dann, nach Hause zu fliegen.«

»Herr Hauptmann, Tri Duby meldet sich schon wieder«, rief der Telefonist mir zu.

Stehlík selbst war am Apparat. »Diese Strolche! Aber wir werden bald wieder fliegen. Die Maschinen und die Jungen sind alle gesund. Aber einige Warte und Mechaniker haben was abgekriegt. Sie sind schon im Krankenhaus. Und wie sieht es mit dem ›Kleinen‹ und mit Franta aus?«

»Mit denen ist alles in Ordnung, sie sitzen hier bei mir. Willst du sie sprechen?«

»Sagen Sie ihnen, daß die Focke gleich hinter dem Flugplatz brennend abgestürzt ist. Ja, und noch was. Der Pilot ist mit dem Fallschirm abgesprungen und soll sich aus dem Staube gemacht haben.«



Mai 1944, Leutnant František Chábera (2. v. r.) erteilt Aufträge. Die übrigen Piloten v. l. n. r.: Vendl, Hlučka, Kocfelda, Mráz, Motyčka, Šrom

Dann rief man aus Banská Bystrica an, ein Ju 88 flöge über ihnen. Ich setzte Řezníeček und Matušek ein, obwohl Zolná eigentlich noch nicht betriebsfähig war.

Starts direkt aus den Abstellplätzen waren überhaupt nicht mehr möglich, im quatschnassen Gelände am Ufer der Hućava konnte nur im Schneckentempo gerollt werden. Am frühen Morgen hatten wir damit gerechnet, erst nach dem Mittagessen fliegen zu können. Im Hinblick auf die Lage in Tri Duby mußten wir jedoch startbereit sein und auch etwas riskieren. Das Paar Řezníček und Matušek rollte mit Hilfe der Flugzeugwarte langsam zur oberen Hälfte der Flugplatzfläche und startete. Von den Rädern der Lawotschkins spritzten Wasser und Schlamm auf.

Die Piloten kletterten sofort hinter dem Späher her. Es war zu erwarten gewesen, daß sich der Gegner von dem Ergebnis des Angriffs auf Tri Duby überzeugen würde. Wahrscheinlich bliebe es auch nicht bei einem Schnüffler.

Jura und Anton entdeckten die Ju 88 erst weit hinter Banská Bystrica und jagten mit Vollgas hinter ihr her. Sobald sie bemerkt wurden, ergriff die Junkers die Flucht. Auf dem Rückweg, zwischen Donovaly und Staré Hory, verspürte Řezníček ein Rütteln in seiner Lawotschkin. Er stellte fest, daß der Motor an Umdrehungen verlor. Matušek, der in etwa 20 Meter Entfernung neben ihm flog, sah, wie aus dem Motor von Řezníčeks Flugzeug weißgelbe Rauchbäusche herauswallten, und warnte seinen Kommandeur sofort.

»Ich werde es wohl nicht mehr bis nach Hause schaffen, Tonda«, antwortete Jura und beobachtete, vorläufig noch recht ruhig, die Instrumente. Deren Zeiger fingen an zu zucken.

Matušek sah unmittelbar darauf, daß es sehr schlimm stand. Die Qualmwolken verbanden sich zu einem einheitlichen Fetzen, der den ganzen Motor einhüllte; eine Explosion drohte. Und der Pilot konnte nicht mehr abspringen. Er war keine 100 Meter über dem Gelände, denn der schwache Motor zog nicht mehr, und die La-5 verlor schnell an Höhe. Mit Entsetzen verfolgte er die sich verlangsamenden Umdrehungen des Propellers, der sich schließlich festhakte und dessen Flügel wie drei in den Kopf der Maschine gesteckte Knüttel in die Luft starrten. Der Motor hatte sich offensichtlich festgefressen.

Jura brach der kalte Schweiß aus. Unter sich sah er nur Wälder und Hügel — kein einziges Stück Feld oder Lichtung, lauter Unerfreuliches. Es war eine verzweifelte Situation. Die Zeiger des Tourenzählers und des Höhenmessers gingen auf Null zurück, das Thermometer zeigte bedrohliche Werte an, die Tragflächen pfiffen wie die Takelage eines Schiffes, ringsum breitete sich eine ungemütliche Stille aus. Er zog den Knüppel an, denn

ihm erschien die Fahrt allzu niedrig. Soll ich die Kabine öffnen oder nicht? überlegte er. Lieber nicht. Ich werde wohl in den Ästen landen, sie könnten mir die Augen ausstechen oder mich sogar skalpieren. Er sah, daß Matušek ihm folgte, bestimmt hatte er schon über Funk nach Hause gemeldet, was geschehen war und daß sie ihn holen kommen sollten. Plötzlich fiel ihm ein, daß von ihm nur Reste übrigbleiben könnten. Noch nie zuvor hatte er ein solches Grauen vor dem eigenen Schicksal verspürt wie jetzt. Der Schweiß floß ihm in Strömen das Rückgrat hinunter. Fieberhaft und verzweifelt suchte er wenigstens ein Fleckchen Rodung oder Jungwald. Er konnte nur noch minimal manövrieren. Dort, auf dem Scheitel jenes Hügels, war etwas. Dort würde er hinsegeln. Er beruhigte sich.

Jura erkannte nicht, daß jenes Gelände voller überwucherter Steine und Felsbrochen war, die seine Lawotschkin zerreißen würden. Und das war gut so, denn er schwebte besonnen und ohne Angst an. Er bereitete sich darauf vor, sich auf dem bewachsenen Terrain niederzulassen wie der Vogel auf dem Nest, leicht und vorausberechnet, während er in Wirklichkeit in sein Verderben rannte.

Der größte Felsbrocken, an dem er vorbeifuhr, ohne es zu wissen, wäre bestimmt nicht so barmherzig gewesen wie es die kleineren waren, die ihn sich weiterreichten. Sie rissen den Boden des Flugzeugs ab, vermochten aber sein Ausrollen nicht mehr vor einem steilen Abhang zu beenden. Die Lawotschkin stürzte mit dem Piloten hinunter.

Jura hörte ein gräßliches Krachen. Die Maschine krümmte sich und riß. Der harte Boden, die scharfen Steine, die Stümpfe der Bäume und Sträucher rissen aus der armen Maschine Holz- und Leinenteile heraus. Zurück blieben nur die Eisenkonstruktion und der weiche, blutende Körper des Piloten.

Jura kämpfte mit den Schmerzen in den Beinen, im Rücken und im Kopf und mit dem Schreckgespenst der nächsten Zu-

kunft. Er erwartete das Schlimmste. Gleich wird es knallen, und ich verbrenne, dachte er entsetzt. Er roch Benzin, und mit geschlossenen Augen wartete er. Erheben konnte er sich nicht, die Beine versagten den Dienst, sie waren gequetscht, vielleicht sogar gebrochen. Auch die Arme schmerzten, einer war zerschlagen. Jura wußte noch nicht, daß der Rücken von dem mächtigen Ast einer Fichte zerrissen war. Das Brennen am Körper begann erst später.

Plötzlich vernahm der den Motorenlärm von Matušeks Maschine, sein schwächer werdendes Auge erblickte sie noch bei einem der Überflüge, mit denen sein Kamerad die im Wald arbeitenden Holzfäller und die Einwohner des Dorfes auf die Havariestelle aufmerksam machen wollte. Dann verlor der das Bewußtsein.

Als ich Jura abends im Krankenhaus besuchte, war er nicht zu erkennen. Er hatte blauviolette Blutergüsse im Gesicht, und sein Kopf war schrecklich geschwollen. Der Arzt versicherte mir jedoch, daß er hoffe, den Piloten retten zu können.

»Es steht jedoch immer noch ernst. Er hat wohl auch innere Verletzungen. Rufen Sie in drei Tagen an.«

Zwischen Hoffnung und Kummer hin und her schwankend, kehrte ich zu meinen Pflichten zurück.

Die Faschisten waren bestrebt, koste es, was es wolle, das Ergebnis ihres Schlages gegen Tri Duby zu erfahren. Das unabhängige Fleckchen grasbewachsenen Landes am Hron hatte ihnen schwer im Magen gelegen. Jetzt glaubten sie es endlich zerschlagen, aber jemand wollte es wohl schwarz auf weiß haben, entweder fotografiert oder durch das Zeugnis einiger Augenpaare bestätigt, damit ein Irrtum ausgeschlossen war.

Bis zum Abend jagte ein Alarm den anderen. Zolná mußte auch um den Preis großen Risikos beim Start aushelfen.

Chábera stieg zusammen mit Valoušek auf, allerdings in umgekehrter Reihenfolge, weil Cháberas Lawotschkin zu protestie-

ren begann, sobald er mehr Gas gab. Der Pilot mußte sie noch einen Augenblick anwärmen.

Valoušek war schon hinter dem Horizont verschwunden, als Chábera auf der schlüpfrigen und quatschnassen Wiese Anlauf nahm.

Der erfahrene Kämpfer schaute sich nach allen Seiten um. Er fahndete nach drei Junkers, die im Raum Zvolen gemeldet waren. Diesmal lachte ihm das Glück. Bald entdeckte er die Banditen direkt vor sich, und sie hatten ihn noch nicht gesehen.

Er war unter ihnen. Er zog die Maschine in einen leichten Steigflug und holte die letzte Junkers mit Vollgas ein. Den ersten Feuerstoß gab er aus 150 Metern ab und jagte aus 100 Metern eine weitere Ladung hinterher. Nach dem dritten, ganz aus der Nähe abgegebenen Feuerstoß schlugen aus dem rechten Motor der Junkers Qualm und Flammen heraus. Die Flammen gingen gleich darauf wieder aus, aber der schwarze Schal flatterte weiter aus dem Motor. Der Schütze in der Junkers eröffnete jetzt ebenfalls das Feuer, und Chábera kam auf einmal zum Bewußtsein, daß es aus zwei Läufen nach ihm peitschte. Bisher hatte die Ju 88 einläufige Bordkanonen gehabt. Chábera ließ sich aber nicht beeindrucken, nicht einmal, als einige Kugeln die Tragflächen der La trafen.

Er sah, daß an allen drei Junkers Bomben eingehängt waren. Jetzt kam es ihm darauf an, ihnen den Weg zu versperren.

Wenn Valoušek erschiene, und das müßte ja bald geschehen, würden sie die Maschinen mitsamt ihren Ladungen nach Hause jagen.

Es kam ihm sonderbar vor, daß die Junkers keine Jägerbegleitung hatten, und mit scharfen Augen hielt er ständig nach ihnen Ausschau.

Jetzt mußte er sich auf ein Manöver konzentrieren. Die drei Gegner hatten sich wohl verständigt, den angegriffenen Kameraden zu retten. Sie drehten nach links ab und kurvten in einen

Abwehrring. Er geriet für einen Augenblick in ihre Mitte, aber nicht so, daß sie ihm gefährlich werden konnten, und war sofort wieder draußen. Er kannte diesen Trick von Nordfrankreich her. Drei geschickte Ju 88 konnten einen Jagdflieger schaffen, wenn er sich überrumpeln ließ. Nur, daß sie hier an den Rechten gekommen waren. Chábera manövrierte sie aus und jagte ihnen sogar mit seinem Feuer einen Schrecken ein. Die Junkers gaben sich offensichtlich damit zufrieden, daß sie ihrem Kameraden aus der größten Patsche geholfen hatten, und drehten nach Westen ab. Im Nu saß er ihnen im Nacken, kam wieder auf 100 Meter heran, drückte auf den Auslöser — ach je, keine einzige Kugel mehr in den Kanonen. Er rief Valoušek. Keine Antwort. Nicht einmal ein Knacken in den Kopfhörern. So eine Gelegenheit, und Valoušek nicht da! Zu ärgerlich.

Valoušek saß schon lange in Zolná auf der Erde. Kurz nach dem Start hatte er unter sich die Junkers bemerkt. Er war in einer idealen Höhe über den Eindringlingen, hundertprozentige Aussicht auf Erfolg. Aber kaum hatte er die Lawotschkin in den Sturzflug gekippt, da ertönte ein dumpfer Schlag, und gleich darauf drang ein starker Luftstrom in die Kabine, ein Wunder, daß er nicht das Glasdach wegtrug. Die seitliche Verkleidung hinter den Auspuffstutzen hatte sich losgerissen und so verbogen, daß sie eine Art Rohr bildete, durch das die Auspuffgase in die Kabine schlugen, ihn ins Gesicht kniffen und ihm die Füße versengten. Er fluchte und nahm das Gas weg. Zornig begleitete er die Junkers mit dem Blick, öffnete die Kabine und flog nach Hause. Bei der Landung war seine Wut noch nicht verraucht, aber er bezwang sich und ließ sich nicht an den Warten und Waffenmeistern aus, wie das leider häufig geschieht. Valoušek war dazu vielleicht gar nicht imstande. Jeder mochte seinen maßvollen und ruhigen Charakter. Die Mechaniker ließen nichts auf ihn kommen. Sergeant Afanassenko sagte mir einmal über ihn, daß er ein einzigartiger Mensch sei. Alle wünschten sich, daß ihr Pilot-

Philosoph auch endlich mal einen Faschisten in der Luft erwischte.

Jetzt stürzten sie sich gleich auf die Lawotschkin.

»Noch eine Minute, und das könnte keiner mehr abmachen. Die Auspuffgase sind auf die Kraftstoffleitung geschlagen, und eine Schutzumwicklung war schon ganz schön versengt«, erklärten sie ihm.

Er erinnerte sich noch einmal an die Einzelheiten: die geringe Höhe, die vollen Tanks, der Hügel — und dankte im Geiste Fortuna. Der Ärger war schon so gut wie weg.

Wieder mußten wir den Boden der Wiese überprüfen. Beim Start spritzte Wasser von den Rädern der Flugzeuge, und im Gras blieben tiefe, schwarze, schlammige Rinnen zurück, an einigen Stellen brachen die Räder gefährlich ein. Ich mußte leider das Fliegen wieder stoppen und die ganze Belastung für den Rest des Tages auf die 1. Staffel in Tri Duby übertragen. Bis zum Abend wurde von dort aus noch vierzehnmal gestartet.

Šrom und Dobrovodský eilten nach Banská Bystrica, das bombardiert wurde. Als sie sich der überfallenen Stadt näherten, sahen sie unter sich Rauch.

Ich teilte ihnen über Funk mit, daß der Gegner in westlicher Richtung abgeflogen sei, wie uns aus dem Kommando der Fliegerkräfte telefonisch mitgeteilt worden war. Šrom bestätigte unsere Nachricht und machte sich sofort an die Verfolgung. Dobrovodský heftete sich an seine Fersen.

Bald entdeckten sie die Flugzeuge gegen den klaren Horizont. Es waren sechs, alles Ju 87. Der begierige Polda saß im Nu dem letzten hinter dem Heck und spickte ihn mit Geschossen. Schwarzer Qualm wallte auf, und er ging augenblicklich im Sturzflug nach unten. Polda nutzte seine überlegene Geschwindigkeit zum Annäherungsmanöver an die zweite Maschine aus. Er sah die einmalige Chance, eine nach der anderen abservieren zu können.

Die Stukas hatten sich nämlich nach der in aller Ruhe erfolgten Bombardierung nicht einmal bemüht, sich nach der bewährten Kriegsweisheit — im Haufen liegt die Stärke — vom Ziel zu lösen, sondern sich einzeln und zerstreut auf den Heimweg gemacht. Hatten sie doch beim Anflug über Banská Bystrica festgestellt, daß ihr Stab recht gehabt hatte, als er ihnen versicherte, der Luftgegner sei vernichtet. Kein einziger Jagdflieger mit roten Sternen war ihnen in die Quere gekommen. Sie hatten das Ergebnis ihrer Arbeit sogar noch in aller Ruhe besichtigen können.

Und plötzlich das hier! Wieder diese unangenehmen Lawotschkins! Der Beobachter der zweiten Ju 87 drückte verzweifelt in einer solchen Entfernung auf den Auslöser des einen MGs, daß er Šrom überhaupt nichts anhaben konnte. In der engen verglasten Kabine, aus der es kein Entrinnen gab, beobachtete er das Ungetüm, das mit enormer Geschwindigkeit näher kam und Feuer spie. Er feuerte chaotisch zurück, kein einziger Schuß fügte Šroms Maschine Schaden zu. Dafür ereilte ihn sein Schicksal. Ein heulender Luftzug drang durch die zerschossene Kabine in seinen gläsernen Sarg.

Und jetzt noch der Motor, sagte sich Polda, als er bemerkte, wie der Körper des Beobachters auf den Boden der Kabine sackte. Er wich schnell seitlich aus und ließ sich über die Tragfläche erneut in den Angriff hineinfallen. Er drückte in dem Augenblick ab, da die typischen geknickten Tragflächen des Stukas das ganze Visier ausfüllten. Doch was war das? Nicht ein Schuß kam heraus. Lediglich das schwache Schmatzen der Preßluft ertönte, die Bordkanonen aber schwiegen. Er lud nochmals mit dem Handhebel durch, wieder nichts. Auch wenn er sich gewaltig ärgerte, er mußte zurück.

Dobrovodský, der seinen Führenden bewachte, hatte die Stukas ebenfalls sofort erkannt und wunderte sich genau wie Šrom, daß sie ohne Jagdfliegergeleit waren. Sollte das eine Falle sein? Dubrovodský verdrehte den Hals auf der Suche nach

neuen Gegnern. Plötzlich erblickte er in der Ferne zwei verdächtige Striche. Er rief seinen Kommandeur, aber der hörte nicht.

Dobrovodský hielt auf die Stelle zu und stellte bald fest, daß es zwei »Rahmen« waren, und machte sich an das neue, sichere Ziel heran. Damit erlag er der Verlockung zum Nachteil seines Auftrags, weil die FW 189 Aufklärungsflugzeuge waren, die eigentlich keinen großen Schaden anrichteten. Auch das kommt im Kampf vor.

Im Hochziehen wollte er den langsameren »Rahmen« auf die Pelle rücken. Einer der Beobachter bemerkte sein Manöver und eröffnete sofort das Feuer. Der Pilot der anderen Maschine begann zu manövrieren und wollte offensichtlich in den Wolken verschwinden.

Als Dobrovodský in unmittelbarer Nähe war, feuerte er ab, traf aber nicht. Er flog von neuem an. Noch ein bißchen ausharren, und dann kann nichts mehr danebengehen, sagte er sich. Und doch war es Dobrovodský, der verlor. Er wurde plötzlich von einer unbekannten Kraft am Ruder gepackt, ihm schien, jemand nehme ihn am Kragen und schleudere ihn unbarmherzig nach unten. In einer sinkenden halben Schraube wälzte er sich zur Erde.

Zur gleichen Zeit wurde in Tri Duby zu einem weiteren Start gepfiffen, um ungebetene Gäste zu verfolgen. Kocfelda und Vendl waren im Handumdrehen oben.

Polda Šrom befand sich inzwischen auf dem Heimweg. Er hatte vergeblich nach Dobrovodský Ausschau gehalten. Bestimmt hat er eine Störung, sagte er sich und öffnete seinem erhitzten Körper und Kopf ein Ventil, weil die Wut ihn noch nicht verlassen hatte. Als er das Fahrgestell ausfuhr und sich auf die Landung vorbereitete, stellte er plötzlich fest, daß der Hahn für die Druckluft nicht weit genug geöffnet war, das hatte die Störung an den Kanonen verursacht.

Kaum war die Störung beseitigt, hörte er über Funk die Bodenstation. »Über Zolná kreisen drei Me 109.« Er beschloß, sie zu verfolgen. Und in der Aufregung machte er den nächsten Fehler — er vergaß, das Fahrwerk einzuziehen, und stieg so in den gemeldeten Raum auf.

Vendl startete vor seinem Führenden Kocfelda, dessen Motor nicht anspringen wollte. Bald nach dem Start sicherte er eine Lawotschkin mit ausgefahrenem Fahrgestell. In der Annahme, daß in ihr sein Kommandeur saß, flog er gleich auf sie zu. Ein Alarmpilot muß jedoch vor allem den Himmel ansehen. Und hier in der Slowakei und in der Einschließung erst recht. Das wußte Vendl gut. Er sah unter sich drei Messerschmitts, die ruhig von Zolná an Tri Duby vorbei nach Norden zogen. Er rief seinen Partner an, und als der nicht antwortete, wackelte er mit den Tragflächen und machte sich allein an die Verfolgung der Gegner.

Doch es war, als hätten die Lawotschkins sich verabredet, krank zu feiern. Vendls Maschine begann plötzlich zu rütteln, und es knallte im Vergaser. Der Pilot bemühte sich, die Höchstleistung herauszuholen, um die Messerschmitts zu erreichen, die seiner Schätzung nach etwa 2000 Meter vor ihm in einem Dreierverband flogen. Als sich die Entfernung auf die Hälfte verringert hatte, wendeten sie plötzlich, und der Führende machte sich mit seinem zweiten Geführten an Vendl heran. Ihr Manöver zeigte, daß sie sich vorher verabredet hatten, der La-5 den Garaus zu machen.

Der Dritte im Bunde löste sich von seinen Partnern und war bestrebt, Vendl in einem weiteren Bogen von hinten zu fassen, während die anderen beiden ihn in Schach hielten. Die Situation war prekär. Vendl löste sich vorläufig nur durch Frontalanflug gegen beide und durch Ausweichmanöver. Gespannt beobachtete er dabei aus den Augenwinkeln den dritten, den gefährlichsten Gegner, der sich in der günstigsten Position befand, um

von hinten einen tödlichen Treffer anzubringen. Entschließt sich der verurteilte Pilot zu einem verzweifelten Ausbruch zur Erde oder in die Wolken, werden die letzten Schweißtropfen aus ihm herausgesaugt, er muß das letzte bißchen Erfahrung, Ruhe, Überlegung und Tapferkeit einsetzen, um die erste Phase des Entsetzens zu überwinden. Auch wenn unser »Schwede« nicht zu den Typen gehörte, die schnell in Panik geraten, fühlte er doch, daß er das nicht lange aushalten konnte. Zwei Feuerstöße hatte seine La schon abbekommen, auch wenn er nichts schuldig blieb. Drei Gesunde gegen einen Maroden, das ist eben zu viel.

Die einzige Rettung, auf die er ständig hoffte und die ihm die Kraft einflößte, noch ein bißchen in der Verteidigung durchzuhalten, kam tatsächlich. Ihm wurde leichter. Die beiden Messerschmitts, die schon die Zange zudrücken wollten, stoben plötzlich auseinander, da eine Lawotschkin zwischen sie flog. Aber was war mit der los? Sie hatte immer noch ein ausgefahrenes Fahrwerk.

»Zieh das Fahrgestell ein, zieh das Fahrgestell ein, Pavel«, konnte Vendl schnell durchgeben. Im Luftkampf war das doch ein schreckliches Handicap.

Der Kamerad reagierte nicht, sondern machte sich beherzt daran zu helfen. Er konnte nicht so nahe herankommen. Deshalb erkannte Vendl nicht, daß in der La Polda Šrom und nicht Pavel Kocfelda saß. Aber um wieviel leichter war alles jetzt! Die Deutschen wurden nervös, und unsere Männer, obwohl beide behindert, nutzten das aus. Šrom, in der Rolle einer Fasanenhenne, die ihre Jungen retten will, zog die Messerschmitts geschickt in die Wolken. Plötzlich verlor Vendl sie aus den Augen. Er forschte nicht nach dem Grund, warum am Himmel nur noch eine Messerschmitt zurückgeblieben war, sondern manövrierte sie augenblicklich aus, um sie in einem Winkel von 30 Grad von hinten zu fassen zu kriegen. Eine günstigere Position konnte er aus der defekten Lawotschkin nicht mehr herausholen. Deshalb

drückte er auf den Auslöser. Vielleicht bekam sie etwas ab, auch wenn die Entfernung groß war — er schätzte sie auf 300 Meter. Die Me 109 kippte plötzlich in einem kurzen Sturzflug hinunter, wurde dann abgefangen und verschwand mit einem steilen Turn in dem dichten Wolkenvorhang.

Beide Piloten atmeten auf.

Dobrovodský war inzwischen aus dem jähen Hinabwurf sehr rasch wieder zu sich gekommen. Den letzten Teil des Abschwungs drehte er bewußt selbst, da er erkannt hatte, daß der Ruck eigentlich nur vom Luftwirbel der Focke-Wulf stammte, in den er aus Unachtsamkeit geraten war. Er verdrehte mit noch größerer Wut die Augen nach dem Frechling. Der ganze Vorfall kam ihm wie eine Erniedrigung vor.

Die Besatzung des »Rahmens« war offensichtlich überzeugt, Dobrovodský heruntergeholt zu haben, da sie noch einige Male auf ihn geschossen hatte. Sie hatte seinen halsbrecherischen Purzelbaum gesehen, und mehr interessierte sie nicht. Sie flog nun ruhig am Horizont weiter, ohne zu manövrieren oder besonders wachsam zu sein.

Es kostete Dobrovodský viel Arbeit, bis er sie wieder entdeckt hatte. Aber dann jubelte er, denn er war sich wenigstens dreier Vorteile bewußt. Erstens war er schneller, dann flog er unter dem Gegner, war also getarnt, und drittens marschierte die Lawotschkin wieder einwandfrei, mit genug Munition in den Kammern.

In einem flachen Anstieg näherte sich Dobrovodský von unten dem zweimotorigen Spion.

Die Dimensionen des nichtsahnenden Opfers vergrößerten sich. Der blutjunge Feldwebel legte den Finger auf den Auslöser und heftete seinen scharfen Blick auf das Fadenkreuz des beleuchteten Visiers. Das Ziel erschien dort in den optimalen Werten: unter einem spitzen Winkel, in allen Details erkennbar.

Dobrovodský bekam vor Freude fast keine Luft, und die Er-

regung des besonderen Augenblicks drückte ihn in den Sitz. Die gespannten Nerven ließen die Hand am Gas und am Auslöser zittern. Das Herz klopfte, der Puls raste. Dann verschwand jedoch alles mit einem Schlage. Hand und Fuß reagieren ruhig und sicher. Jetzt vergegenwärtigte er sich sogar das Abc des Jagdfliegers: bis auf Tuchfühlung heran, bis du die Nietenköpfchen und die Nahtstellen der Konstruktion unterscheidest, bis du absolut sicher bist — früher schieß nicht!

Aus 50 Metern eröffnete Dobrovodský das Feuer.

Aus der Focke-Wulf schoß explosionsartig schwarzer Qualm heraus, und ein undefinierbares Stück Konstruktion trennte sich von der Rumpfkabine ab. Der Rest des Körpers überschlug sich und fiel hilflos durch den Raum zu den Gipfeln der Berge, über die sich schwarzes Wolkengewöll wälzte.

In dem erregenden Siegesrausch rutschte Dobrovodský über die Tragfläche etwa 500 Meter auf das Gelände zu und flog dann in Richtung Banská Bystrica. Er hoffte, dort seinen Kommandeur zu finden.

Statt seiner entdeckte er jedoch eine weitere FW 189. Er beschloß, sie ebenfalls abzuschießen. Er kam bis auf 500 Meter an sie heran, wurde jedoch bemerkt, der Spion begann zu manövrieren und abzuschwenken. Die Überraschung war also nicht gelungen. Dann drehte die Focke ab und stieg zu den Wolken auf. Zwei kurze Feuerstöße, die der jetzt etwas ungeduldige Dobrovodský hinter ihr herschickte, waren ungenau. Aber sie wirkten psychisch auf die Besatzung, die gegen den starken und flinken Jagdflieger immer noch im Nachteil war. Die Wolken, ersehnte Rettung, waren noch schrecklich weit. Und der Jäger kam gefährlich näher. Der »Rahmen« verteidigte sich mit rasendem Feuer.

Dobrovodský war dicht an sie herangekommen. Er hatte jedoch eine so hohe Geschwindigkeit, daß er nicht mehr abbremsen konnte. Hastig feuerte er die dritte Ladung ab. Aus dem

Doppelseitenleitwerk lösten sich Blechstücke, aber die Focke-Wulf flog weiter. Ihr Pilot nutzte den Fehler des Jagdfliegers aus und jagte mit einem Abschwung zur Erde. Dobrovodský suchte den Gegner vergeblich gegen den Horizont und die Wolken, als er sich nach einer Kurve auf den zweiten Anflug vorbereitete. Die Focke war endgültig verschwunden. Böse auf sich selbst drehte er nach Zolná ab.

Nachdem Šrom seine Messerschmitts in die Wolken gezogen hatte, fiel er sofort in einer scharfen Abwärtskurve wieder aus ihnen heraus.

Im Luftkampf, wenn das Flugzeug scharf manövriert und sich manchmal um beide Achsen dreht, geraten die Blindfluginstrumente durcheinander, und es ist beinahe ausgeschlossen, die Maschine in den Wolken geradezulegen, wo keine Möglichkeit besteht, sich auf den Horizont zu orientieren. Das Flugzeug fällt irgendwo aus den Wolken heraus, und Šrom sah voraus, daß Sekunden bei den großen Geschwindigkeiten Kilometer bedeuten und man mit den Augen abschätzen muß, wo das etwa geschehen wird. Polda ließ seinen scharfen Blick über die untere Fläche der Wolkendecke hin und her schweifen und wartete auf die Flugzeuge.

Eine Messerschmitt tauchte recht weit von Šrom entfernt aus der Wolke. Die zweite erschien vorläufig nicht. Ihre Existenz mußte man jedoch ständig einkalkulieren. Der bei guter Sicht entdeckte eine Gegner legte seine Maschine sehr schnell gerade, drückte leicht an und drehte nach Süden ab. Šrom hinter ihm her, immer noch mit ausgefahrenem Fahrgestell. Der Hinkende jagte den Gesunden vergeblich. Šrom war sich seines Fehlers noch nicht bewußt und zog schimpfend das Tempo an. Aus dem Ölkühler qualmte es wie aus einem überheizten Kessel.

Am Kriegshimmel gibt es unglaubliche Zufälle. Gerade in dem Augenblick, als es Polda blitzartig durch den Kopf schoß, wer an dem Verhalten der Lawotschkin schuld war, und er endlich das

Fahrgestell einzog, wendete die Messerschmitt und flog ihm entgegen. Ihr Pilot war offenbar sicher, daß die Luft rein war, und wollte nach Hause. Die erleichterte La-5 flitzte los wie geölt. Und das Raubwild ging ihr direkt in die Schußlinie! Es nur nicht aufschrecken! Im Gegenkurs verkürzte sich die Entfernung zwischen den Rivalen schnell. Šrom hatte sein Ziel gegen den Horizont ständig ausgezeichnet vor Augen. Jetzt wendete er, da ihre Wege sich kreuzten, und zog die Lawotschkin hoch in die Ausgangsstellung zum Angriff. Gleichzeitig stellte er fest, daß etwas höher über der Messerschmitt eine weitere erschien. Haben die sich vielleicht schon gewarnt? Was werden sie wohl machen, überlegte er. Er schlich vorsichtiger hinter dem Paar her und freute sich, als er feststellte, daß sie keine Gefechtsordnung einnahmen. Möglich, daß sie auch voneinander noch nichts wußten. Um so besser. Das mußte man ausnutzen!

Polda schaltete auf maximale Triebwerkleistung und war im Nu unter dem ersten Gegner. Er hatte Zeit, sich klarzumachen, daß er beim ersten Aufeinandertreffen etwa drei oder vier Feuerstöße abgegeben hatte, also Munition sparen, vor allem aber ganz aus der Nähe feuern.

Das schlanke faschistische Jagdflugzeug bedeckte schon Šroms ganzes Visier. Lieber noch näher! In den erleuchteten konzentrischen Kreisen erschien nur noch die Heckprojektion des Rumpfes der Messerschmitt. Jetzt!

Die Lawotschkin erzitterte, als die beiden Kanonen mit einem letzten kurzen Feuerstoß das Wort ergriffen. Alles drang in das Ziel ein, etwas sauste auf der anderen Seite wieder hinaus.

Die Messerschmitt verwandelte sich in eine schwarze Kugel. Aber sie überlebte. Sie kippte mit der Spitze zur Ecke und suchte im Sturzflug Rettung.

Poldas nächster Blick galt der zweiten, gesunden, die noch oben war. Sie war rätselhafterweise verschwunden. Polda suchte nach allen Seiten, schaute auch in den Spiegel, zur Sicherheit.

Das beschädigte Flugzeug konnte ihm nicht mehr entkommen. Es zog schwarzen Qualm hinter sich her, eine unverwischbare Spur. Er folgte ihr, da er aus Erfahrung wußte, daß das einzig mörderische Schreckgespenst für einen Piloten in einer beschädigten Maschine ein gesunder Gegner ist. Er wollte versuchen, das auszunutzen, auch wenn er nicht eine einzige Patrone mehr im Lauf hatte.

Er näherte sich der Me 109, die den Sturz schon vorher abgefangen und, wie Polda schätzte, 500 bis 700 Meter Höhe hatte. Er ließ sich provokatorisch sehen und zeigte dem Piloten, daß er einen weiteren Angriff vorbereitete. Der wartete nicht mehr. Seine überreizten Nerven, der Zustand der Maschine oder beides zusammen trieben ihn aus dem Flugzeug, noch bevor unser Jagdflieger den Täuschungsangriff beenden konnte.

Šrom umflog den geöffneten Fallschirm mit dem schaukelnden menschlichen Gewicht und beobachtete aus dem Augenwinkel, wie das Wrack der Messerschmitt torkelnd in einen dichten Wald fiel. Dann kehrte er nach Hause zurück.

Wenig später bat Šroms Flugzeugwart Huňavý: »Herr Stabsfeldwebel, kommen Sie doch bitte mal her und sehen sich das an. Die ganze Lawotschkin ist vorn ölbespritzt, aber wir können nichts finden.«

Unter dem Rumpf der La-5 hockten einige Neugierige, einschließlich Šrom, und besahen sich den Ölkühler.

»Aber wie konnte das Öl bis zur Luftschraubennabe gelangen?« wunderte sich Huňavý.

Die Maschine wurde gesäubert, trockengerieben und dann der Motor angeworfen. Er lief tadellos, von Öl nirgends auch nur die geringste Spur. Einschüsse waren nur in der rechten Tragfläche und am Heck.

»Also alles klar«, so einigten sie sich auf die ursprüngliche Vermutung. »Du hast dir das Öl von der Messerschmitt eingehandelt.«

Als ich mir abends die Meldung durchlas, erinnerte mich Šroms Luftkampf an die Verteidigung eines Tintenfisches.

»Noch einen Meter, Polda, und daraus wäre ein Rammstoß geworden«, meinte ich lachend zu ihm.

Er fuchtelte mit den Armen herum und erwiderte: »Na, na, ich habe das über den Daumen gepeilt, Herrschaften. Wozu habe ich meine Nase, stimmt's?«

Pavel Kocfelda hatte eines Defekts am Filter wegen nicht in den Kampf eingreifen können. Schade!

»Also, ich weiß nicht, aber ich denke, daß den Strolchen die Rechnung heute nicht aufgegangen ist«, warf Sehnal ein, hielt im Schreiben inne und wandte Rejthar und mir sein Gesicht zu.

Er hatte recht. Die Aufklärungsflugzeuge waren nicht dazu gekommen, die Ergebnisse des Angriffs auf Tri Duby festzustellen. Die Ju 88 hatten sogar noch mit den Bomben abziehen müssen, und die schnellen Messerschmitts hatten aus der großen Höhe bestimmt auch nicht viel erspäht, obendrein waren sie nicht ungeschoren geblieben. Lediglich die Ju 87 hatten die Bomben abgeworfen, aber auch sie mußten ihre Frechheit teuer bezahlen.

»Morgen kommen sie wieder«, überlegte Rejthar laut und fügte hinzu: »Also, ich wäre mit der Meldung fertig. Sieh sie dir an. Ich übergebe sie dann Schumilow zum Chiffrieren.«

Er gab mir zwei Blatt Papier, deren Text sich wenig später für Uneingeweihte in ein Geheimnis verwandeln und durch den Äther zum Stab der 2. sowjetischen Luftarmee fliegen würde. Dort würde er dann, wieder in normalem Wortlaut, auf den Tisch General Krassowskis kommen.

»Ich glaube, der Alte wird sich darüber freuen«, meinte der Stabschef.

»Gehen wir? Ich bin auch schon fertig«, erklärte Sehnal, warf seine »Regimentsökonomie« in die Schublade und rasselte mit den Schlüsseln des Stabszimmers.

Wir traten hinaus. Die Nachtluft war mit Feuchtigkeit gesättigt.

»Morgen regnet es bestimmt. Ich glaube, wir müssen hier bald Schluß machen«, warf ich hin und begab mich zum Auto.

Die Front bricht zusammen

Über dem ganzen Aufstandsgebiet wallte dichter Nebel. Von Zeit zu Zeit hob er den Rock, ließ ihn aber sofort wieder fallen und verbarg alles unter ihm. Die Hiesigen behaupteten, daß die Morgenstunden bis zum Winter so neblig bleiben würden. Und danach werde es eher regnerisch als sonnig. Der Verdacht beschlich die Seele, daß sich alles mit dem Feind gegen uns verschworen hatte.

Die Offiziere im Stab in Banská Bystrica wurden sichtlich nervöser. Oberst Přikryl war seit dem letzten Besuch bei uns sehr gealtert. Auch der immer optimistische Joža Tóth lächelte nur noch selten.

Am 19. Oktober setzten wir nur ein Paar zur freien Jagd ein. Wieder ergebnislos. Der Gegner floh, sobald er unsere Piloten bemerkte. Im Laufe des Vormittags bezog sich der Himmel mit tiefhängenden schwarzen Wolken; gegen 11 Uhr begann es zu regnen, und es goß bis zum Abend.

Die Wiese in Zolná glänzte vor Wasser, Menschen und Flugzeuge rutschten auf ihr aus. Die Räder der Lawotschkins gruben sich stellenweise gefährlich in den aufgeweichten Boden ein. Die Natur legte uns aufs Kreuz. Auch der Rest der 2. Staffel, die auf fünf Piloten zusammengeschrumpft war, konnte nicht länger hierbleiben. Wir mußten uns damit abfinden, alle zu Stehlík überzusiedeln. Hoffentlich erlaubte das Wetter den Lawotschkins, bald zu starten. Der Stab zog gleich um.

Wir ließen nur die Werkstattwagen und zwei unbrauchbare

Lawotschkins in Zolná, die die Mechaniker noch zu reparieren versuchten. Eine von ihnen »parkte« in einer Scheune. Der Motor hing an einer Kette am Scheunengerüst wie ein geschlachtetes Schwein, und die Mechaniker wühlten in seinen Eingeweiden herum. Wieviel verdankten wir diesen Menschen! Ohne sie wären wir empfindlich geschwächt worden. Sie vollbrachten so manches technische Wunder.

Den Gefechtsstand des Regiments richteten wir in Hájniky ein, ein Stückchen vom Flugplatz Tri Duby entfernt direkt unterhalb des berühmten Bades Sliač, das in ein Feldlazarett und eine Sammelstelle für Verwundete zum Abtransport in die UdSSR umgewandelt worden war.

In der Nacht hörte der Regen auf, ein frischer Ostwind erhob sich und jagte die Wolken auseinander. Am gewaschenen Himmel kamen die Sterne in Paraderoben, vor Diamanten funkelnd, heraus.

Vom frühen Morgen des 20. Oktober an zog ein scharfer Wind durch das Tal und trocknete die Wiese in Zolná. Gegen Mittag begann die 2. Staffel von dort aus zu operieren, für Alarmstarts eignete sich das Flugplatzgelände allerdings nicht. Diese Aufgaben erledigte die 1. Staffel in Tri Duby. Die Piloten der 2. Staffel landeten nach ihren Einsätzen nicht mehr in Zolná, sondern ebenfalls in Tri Duby. Wir führten die Verlegung sozusagen aus der Bewegung heraus durch, da wir Benzin sparen mußten, denn auch die Vorräte zum Mischen des Beutebenzins waren gefährlich zusammengeschmolzen.

Der Gegner hielt an seiner alten Taktik fest. Er wartete passiv an der Peripherie des Aufstandsgebiets, flog über unsere Köpfe hinweg, nahm aber einen Kampf, wenn es irgend ging, nicht an, als wollte er uns herausfordern oder reizen. Es war schon verrückt, bestimmt, aber unsere Piloten hatten sich inzwischen darauf eingestellt und blieben ruhig. Die Bordkanonen wurden nur noch bei Angriffen auf Bodenziele aktiv. Und daran man-

gelte es nicht, hauptsächlich am östlichen, südöstlichen und südlichen Abschnitt der inneren Front.

»Führt eine Gefechtsaufklärung der Räume Muráň-Muráňská Dlhá Lúka-Lubeník, Lučenec-Tisovec-Muráň, Revúca-Rimavská und Sobota und der Verkehrswege dort durch«, wurde uns aufgetragen. Unmittelbar darauf erfolgte ein weiterer Befehl. »Bombardiert Fahrzeugkolonnen auf der Straße Lubeník-Revúca-Muráňská Dlhá Lúka!«

Wir führten die Befehle aus, setzten alle Mittel ein, nahmen nicht einmal Rücksicht auf das Wetter, doch wir konnten nicht allem nachkommen, dazu waren wir zu wenig. Von 22 Piloten waren 14 übriggeblieben, und einsatzfähige Flugzeuge hatten wir 12. Die Anzahl der faschistischen Okkupanten auf slowakischer Erde vergößerte sich lawinenartig, außerdem bekamen sie immer mehr Panzer und führten eine immer mächtigere Flakbegleitung mit sich.

Auf der Chaussee Lubeník-Mokrá Lúka gaben Valoušek und Borovec auf acht LKWs lange Feuerstöße aus den Bordkanonen ab, aber kein Wagen brannte, obwohl die beiden deutlich Treffer gesehen hatten. Sie jagten weiter und entdeckten südlich von Revúca bei einem Graben einige getarnte Panzerfahrzeuge — die bekamen ebenfalls eine Ladung ab. Dann suchten sie nach weiteren Zielen. Auf dem Rückweg setzte Valušeks Motor aus, sobald er Gas gab. Er mußte Gas wegnehmen.

»Ich hab wohl einen verstopften Filter, Ruda«, sagte er.

»Verstanden«, bestätigte Borovec und begann über seinen Führenden zu wachen. Vor dem Flugplatz Tri Duby hielt Valoušek die Lawotschkin nur mit Mühe und Not horizontal. Womöglich vertrugen die La-5 das Beutebenzin mit der Beimischung auf die Dauer doch nicht?

Alle Piloten stellten an diesem Tag verstärkte Bewegung des Gegners fest, und gegen Abend erwischten sie bei Lučenec sogar Panzer.

Auf Empfehlung von Oberstleutnant Stehlík und Stabsfeldwebel Huňavý belobigte ich in einem Regimentsbefehl alle Flugzeugwarte und Mechaniker für das tapfere Verhalten beim Angriff des Gegners auf Tri Duby. Gleichzeitig wurden der Feldwebel Bernard Pecho, die Gefreiten Jan Menuš und Josef Kudela und die Soldaten Daniel Ilavský, Miroslav Hatala und Jan Bizík mit einer Geldprämie belohnt. Sie hatten noch während des Angriffs ihren verwundeten Gefährten geholfen.

Wir erfuhren, daß unsere Infanteristen den abgeschossenen deutschen Piloten aus Hlučkas Luftkampf über dem Flugplatz Tri Duby in den Bergen gefangengenommen hatten. Nach seinen Aussagen war er in Kraków gestartet. Über die Slowakei wußte er nur, daß die Zivilbevölkerung deutschfreundlich sein sollte und daß man möglichst schnell aus dem Umkreis von Zvolen herauskommen mußte.

Vor einigen Tagen waren wir informiert worden, daß bald Verstärkung käme, General Krassowski wolle La-5 und Il-2 — Sturmowiks oder fliegende Panzer genannt — schicken. Ich freute mich riesig. Auch wenn wir nur von einem und noch dazu überlasteten Flugplatz aus handeln können, werden wir uns durch verstärktes Patrouillefliegen in der Luft behaupten. Wir werden auch die Sturmangriffe der Il-2 sichern, die wiederum tatkräftig unsere Bodentruppen unterstützen können. Vorausgesetzt, der Benzinnachschub klappte. Wir werden mehr sein und vielleicht das Unmögliche vollbringen: das Vordringen der Okkupanten stoppen, dachte ich. Ich vermochte mir jedoch kein genaues Bild von den riesigen Lücken in den Verteidigungstellen der Aufständischen zu machen. Der Gegner stieß in die Löcher hinein und drang in das Innere des Aufstandsgebiets vor. Auch das gut zu verteidigende Muráň mit dem reizenden kleinen Plateau auf dem Gipfel und dem kleinen Flugplatz war schon ins Wanken geraten.

Im Verlaufe des 19., 20. und 21. Oktober starteten unsere

Bereitschaftsketten insgesamt achtmal, um den Gegner in der Luft zu verfolgen, aber stets ergebnislos. Abgesehen davon, daß der Gegner meist vor uns flüchtete, avisierten ihn uns die Beobachter zu spät; die Meldeposten im Gelände zogen sich immer enger um unseren Flugplatz zusammen. Was geschähe, wenn die Eindringlinge nicht mehr vor uns ausrissen? Wie sollten wir die Sache anpacken? Ständige Patrouille fliegen? Eine solche Taktik konnten sich zahlenmäßig starke und gut versorgte Fliegertruppen erlauben. Wir mußten schon mit jedem Tropfen Qualitätsbenzin rechnen, da das schlechte Wetter keine kontinuierliche Versorgung von den Basen in der Sowjetunion aus gestattete. Außerdem hatten die Vorräte an Beimischungen für das Beutebenzin so abgenommen, daß wir mit weniger gutem Benzin zu experimentieren begannen, und das machte sich bei den Motorleistungen bemerkbar. Wir mußten jedoch unseren Himmel bewachen, und wenn auch nur mit einem einzigen Flugzeug, einen anderen Ausweg gab es nicht. Aber ein einzelner kühner und erfahrener Jagdflieger kann in einer ganzen Gruppe von Gegnern Durcheinander hervorrufen, Hlučkas Kette hatte es bestätigt.

Am 22. Oktober entdeckte Kocfelda nördlich von Lučenec eine lange Kolonne von Panzern und LKWs, die in Richtung Detva fuhren. Wir nahmen sofort ihre Verfolgung auf. Als erstes Paar starteten Valoušek und Matušek. Das Wetter war ungünstig. Die zusammenhängende Wolkenschicht sank bis auf 300 Meter und tiefer herunter. Hinter dem Bahnhof Detra Kriváň, wo die Strecke durch einen kurzen Tunnel führt, hatten die Wolken aus dem Tal einen langen, dunklen Gang geschaffen, dessen Decke aus weichen, zusammengeballten Wasserdämpfen nicht höher als 50 Meter war. Die wendigen Lawotschkins schlängelten sich durch die verräterischen Katakomben hindurch, bis sie sich endlich im weiten, hellen Raum nördlich der Gemeinde Mýtna befanden. Die Piloten atmeten auf. Am Dorfrand erblickten sie zwei Häuser, die in Flammen standen. Der

Gegner war demnach in der Nähe. Sie beleuchteten die Visiere, entsicherten die Bordkanonen und kletterten bis zur Wolkenuntergrenze empor — etwa 300 Meter hoch. Dann flogen sie links an der Straße nach Lučenec entlang.

So viele Panzer hatten sie noch nie zusammen gesehen! Die Reihe der stählernen Ungetüme zog sich mit verhältnismäßig geringen Abständen zwischen den einzelnen Fahrzeugen bis nach Lowinobaňa hin. Sie waren für vier Bomben und einige hundert Geschosse ein allzu großer Brocken, aber sie waren verlockend.

Das Überraschungsmoment ließ sich hier nicht ausnutzen, deshalb beschloß Valoušek, um dennoch gewisse Vorteile zu haben, die Kolonne zu umfliegen und von hinten anzugreifen. Sollten sie selbst getroffen werden, waren sie nicht gezwungen, eine Wende zu machen, sondern konnten im direkten Kurs nach Haus oder wenigstens auf ihr eigenes Territorium zurückfliegen.

»Tonda, wir werden in den Wolken bleiben, nur von Zeit zu Zeit herausgucken und sie von hinten angreifen!« rief er über Funk und tauchte in die Wolken ein. Hinter Lovinobaňa zog sich eine LKW-Kolonne dahin. Valoušek hatte den Eindruck, der Gegner rechnete überhaupt nicht mit einem Angriff aus der Luft. Vor Podrečany endete die Kolonne. In der Nähe einer Brücke standen drei Autos sehr dicht beieinander. Ein ideales Ziel. Valoušek war sofort entschlossen. Er flog wieder in die Wolken, drehte nach dem Gedächtnis eine scharfe Linkskurve und packte sie genau in Richtung auf das Opfer. Zuerst die Bomben! Er drückte den Knopf und beobachtete das Kontrollicht, bereit, eine scharfe Kurve zu drehen, um außer Reichweite der Splitter zu flüchten. Das Kontrollicht ging jedoch nicht aus.

»Verdammte Pyropatronen, sie haben versagt!« fluchte er.

Schnell preßte er die Augen an die Zieloptik und visierte das erste Fahrzeug an, das ihm in die Schußlinie kam. Der kurze Feuerstoß erreichte das Ziel voll und setzte es in Flammen.

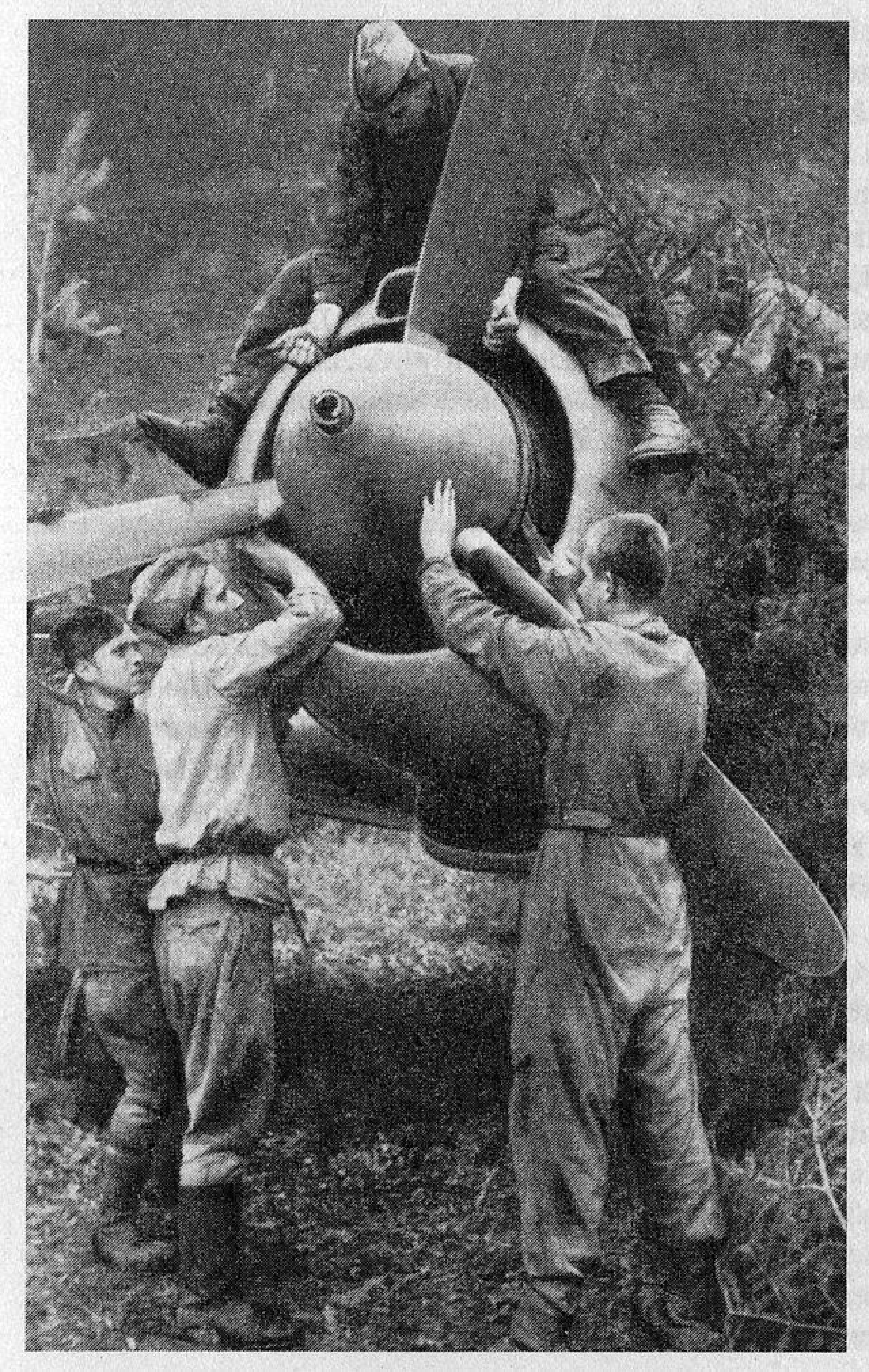
Wieder in die Wolken. Valoušek bereitete sich zum Angriff auf dasselbe Ziel mit Bomben vor, die er nun mit der Hand auslösen wollte. Der Abwurfhebel, tief an der linken Seite des Sitzes angebracht, mußte zuerst am Griff entsichert und dann energisch bis zum Anschlag hinuntergedrückt werden. Dazu mußte man sich bücken, hatte also für kurze Augenblicke keine Sicht. Valoušek machte das nicht zum erstenmal, nur, daß er jetzt sehr dicht über der Erde flog. In den Feldern entlang des Weges lagen vielleicht Hunderte Gegner und schossen auf ihn. Er sah sie nicht, aber er fühlte sie. Es klappte nicht, er mußte wieder nach oben in die Wolken, dann eine Kurve und hinaus, er zielte und drückte den Hebel scharf bis zum Anschlag nieder. Die Kontrollichter erloschen, die Bomben waren abgeworfen, Vollgas und eine scharfe Kurve nach links. Plötzlich hörte er eine gedämpfte Detonation, die Lawotschkin zuckte zusammen, sonst war jedoch nichts zu vernehmen, weder Metallklirren noch ein anderes verdächtiges Kratzen am Rumpf oder an den Tragflächen. Es hatte geklappt. Er drehte die Kurve zu Ende und erblickte am Weg nahe der Brücke durch die Bombendetonation verursachte Brandspuren auf der Erde. Es war keine Zeit, die Treffer zu kontrollieren, doch er konnte gewiß sein, daß die Sprengbomen mit dem empfindlichen Aufschlagzünder ihr Werk getan hatten. Er nahm ein weiteres Auto unter Beschuß und traf es genau. Das war leider nicht mehr möglich, als er das Feuer auf den dritten Wagen verlegte. Nur ein Teil der Geschosse erreichte das Ziel. Er flog weiter dicht über der langen Kolonne dahin und beschoß sie, bis die Munition verbraucht war. An zwei Fahrzeugen beobachtete er Treffer. Als seine Kanonen verstummten, vernahm er ein Anklatschen an seine Maschine. Ich habe etwas abgekriegt, sagte er sich besorgt, aber er wußte nicht wo. Der Motor lief gleichmäßig weiter, auch die Instrumente zeigten keine Veränderung an, deshalb interessierte er sich bald nicht mehr für den Treffer, zumal unter ihm ein Panzer abbog und sich

anschickte, durch das geschlossene Tor hindurch in einen Hof einzubrechen. Zwei, drei Sekunden lang verfolgte Valoušek das sonderbare Manöver, kippte die Lawotschkin in eine Rechtskurve, um besser zu sehen, aber damit machte er einen großen Fehler. Ohne es zu wollen, flog er in eine niedrige Wolke. Es ist für einen Flieger nicht angenehm, sich von einer niedrigen Wolke gefangennehmen zu lassen und nicht zu wissen, was er vor sich hat, beziehungsweise gut zu wissen, daß dort lauter Berge sind. Auf die Karte zu sehen war keine Zeit mehr. Es gab nur zwei Möglichkeiten: entweder schnell über die Wolken zu steigen, von deren Dicke er keine Ahnung hatte, 5 bis 8 Minuten nach Nordwesen zu fliegen und, wenn die Wolken nicht aufrissen, über dem eigenen Territorium abzuspringen oder in der gleichen Höhe, in der er in die Wolke hineingeflogen war, eine scharfe Wende zu drehen und dadurch in die Ausgangssituation zu kommen, wobei er nur hoffen konnte, auch wirklich dieselbe Stelle zu treffen. Unbeständiges Wetter, Pech und Unsicherheit lassen noch eine dritte Möglichkeit zu: den Zusammenprall mit dem Gelände. Doch darüber will kein Pilot nachdenken. Valoušek sah für sich nur die zweite Möglichkeit und legte alle Fähigkeiten in das Manöver hinein. Er wendete scharf nach rechts, bewachte mit einem Auge die Null am Variometer und die Zahl 200 auf dem Höhenmesser. Von diesen beiden Werten hing sein Leben ab. Von Zeit zu Zeit blickte er auch über die rechte Tragfläche und hoffte, daß sich die Erde bald zeigte. Die Wolken wurden immer dunkler, Herrgott, hoffentlich sind das keine Hügel! Gleich darauf milchiges Licht, dann wieder eine Veränderung zum Schlechteren, die Sekunden schienen eine Ewigkeit zu sein, der Kompaß, der schnell rotierte, war nicht zu gebrauchen, nur das Kügelchen des Kurvenanzeigers und die konstanten Werte der anderen Instrumente stärkten das Selbstbewußtsein des Piloten. Er war sich darüber im klaren, daß diese Wolkengefangenschaft schlimmer und weit gefährlicher war als

ein Angriff auf die Faschisten. Dort war man wenigstens nicht blind. Wieder erschien an der Spitze der rechten Tragfläche ein verdächtiger Schatten, verwandelte sich in ein stark verschleiertes Spinnengewebe, durch das ein schwacher Schein hindurchdrang. Und auf einmal sah er Dächer. Er war heraus aus den Wolken! Ihm schien, man habe gerade die Gefängnistore vor ihm geöffnet. Er überflog Lovinobaňa und ließ die Chaussee an der rechten Seite. Von den Panzern, die er vor einer Weile hier gesehen hatte, war keine Spur mehr. In Mýtna brannten die beiden Häuser immer noch, und er sah niemanden, der löschte. Was ist mit Tonda Matušek? fragte sich Valoušek jetzt, nachdem er selbst einer Gefahr entronnen war. Das Tal verengte sich, und die Berghänge verloren sich im Nebel. Er drosselte die Geschwindigkeit, fuhr die Landeklappen um 15 Grad aus und näherte sich voller Spannung dem Eisenbahntunnel Kriváň-Detva. Er folgte der Strecke, hauptsächlich aber der Straße. Er erblickte den Tunnel und die über ihm ansteigende Serpentine. Die Wolkenuntergrenze hob sich. Ihm wurde leichter. Südlich von Vigláš schien durch einen Spalt in den Wolken die Sonne und schuf einen genügend breiten Raum zum Manövrieren. Dort wartete Matušek auf seinen Führenden. Valoušek wackelte überglücklich seinem Geführten mit den Tragflächen zu, und Anton heftete sich an ihn; sie wandten sich der Heimat zu.

Als Valoušek nach der Landung die Kabine öffnete, merkte er, daß das Dach sehr schwer in den Schienen glitt. Er sah sich das sofort zusammen mit dem Mechaniker an. Die Duralgleitschiene der Kabine war getroffen. Valoušek erinnerte sich an das Klatschen. Zwei Zentimeter höher, und er hätte die Kugel in den Kopf bekommen, denn das schwache Plexiglas an den Seiten hätte nicht standgehalten. Dann machte er Meldung: Bomben in

Aufopferungsvoll kümmerten sich die Warte und Mechaniker um die Lawotschkins



der Nähe dreier LKWs abgeworfen, mit Geschossen einen Lastwagen vernichtet, vier weitere getroffen.

Und wie war es Matušek ergangen, nachdem ihm Valoušek den Hinweis gegeben hatte, daß »sie in die Wolken fliegen, von Zeit zu Zeit herausgucken und die Panzer von hinten angreifen sollten«? Matušek wußte, das bedeutete, sie müßten sich trennen und individuell kämpfen. Er drosselte die Geschwindigkeit und folgte Valoušek in einem großen Bogen. Doch bald wurde sein Führender von den Wolkenfetzen verdeckt, und Matušek verlor ihn aus dem Blick. Jetzt widmete er seine ganze Aufmerksamkeit dem Ziel, das er von Zeit zu Zeit durch die Durchbrüche im Wolkenvorhang erblickte. Es dauerte nicht lange, und die Natur spielte ihm eine einzigartige Gelegenheit zu. Vermutlich hatte ein starker Wind direkt über den scheußlichen stählernen Reptilien eine große Aushöhlung in die Wolke geblasen. Matušek fiel genau über den Panzern heraus. Er wartete keine Sekunde, denn seine Höhe garantierte gerade noch so die Sicherheit für den Bombenabwurf. Ein schneller Blick ins Visier und dann ein Druck auf die Pyropatronen. Von der Unterseite der Tragflächen lösten sich zwei 50-Kilo-Bomben, senkten die Köpfe und stürzten zur Erde. Zwei Blitze, eine dumpfe Detonation, ein direkter Treffer auf dem Rücken eines eisernen Ungeheuers. Der Panzer fing an zu brennen. Das alles konnte Matušek aus der respektvollen Entfernung feststellen, in die er nach dem Bombenabwurf eingebogen war. Den Splittern der eigenen Bomben war er entronnen, aber die Geschosse des Flak-Feuers trafen ihn einige Male, zum Glück kratzten sie die Maschine nur an, und das ermunterte Matušek zu einem weiteren Angriff. Ihm waren noch die vollen Munitionsbehälter geblieben. Er kehrte wieder zur Straße zurück und stürzte sich auf die Begleitwagen. Die Faschisten sprangen ab, viele saßen nicht wieder auf. Es entbrannte ein wütender Kampf, auch den gewann Matušek um den Preis von Schweiß und Beklemmung, die sich jedem Soldaten unter die

Haut drängen, wenn er die Finger ins Feuer steckt. Ein letztes dumpfes Knacken der Bordkanonen. Sie hatten nichts mehr, um zu bellen und zu beißen. Und jetzt schnell nach Hause. Auch die Lawotschkin atmete auf.

Bei Vigláš, wo das Wetter besser wurde, wartete Matušek auf seinen Kommandeur.

»Da rollt eine Lawine gegen uns an, diese Panzer hält wohl niemand mehr auf«, erklärten sie nach der Landung dem Stabschef, der die Fähnchen des Gegners auf der Karte bekümmert einige Zentimeter weiter in Richtung Detva steckte.

Trotz der betrüblichen Aussichten und der Traurigkeit, die ihn deshalb befiel, ging Anton Matušek wie jeden Abend in den Stall zu seinem Schwein. Es grunzte zufrieden über den üppig gefüllten Futtertrog. Matušek hatte das Tier gleich nach der Ankunft in der Slowakei als 30 Kilo schweres Ferkel gekauft und wollte es während der Siegesfeier beim Festschmaus als Überraschung für die Regimentsführung in Form einer Schlachteplatte auftischen. Die Köchinnen des Hotels waren mit im Bunde und lieferten reichliches Futter, so daß Matušeks geheimer Plan nicht gefährdet schien. Doch in den letzten Tagen fragte er sich jedesmal, wie oft er die Stalltür wohl noch öffnen und sein an Gewicht vielversprechend zunehmendes Borstenvieh hinter den Ohren kraulen könnte.

Es kam der 23. Oktober, ein Montag. Der Herbst malte die Landschaft mit zauberhaften Farben aus. Die Hänge schwelgten im Gelb und Rot der Laubbäume, das Grün der Fichtenwälder sorgte für Kontraste. Wenn das alles zeitweise noch von Sonnenglanz überflutet war, mußte es auch einem eingefleischten Pessimisten wohltun. Trotzdem beschlich die Seelen der Kämpfer eine eigentümliche Beklemmung.

Gestern hatte ich um eine Unterredung mit General Viest gebeten. Nach den Informationen und unseren Feststellungen näherte sich die Front gefährlich dem Zentrum des Aufstands.

Wir fühlten die Bedrohung. Ich wollte von verantwortlicher Stelle erfahren, wie lange sich Zvolen, und damit auch der Flugplatz Tri Duby, halten konnte. Als ich im Stab eintraf, fand ich Major Tóth nicht vor. Er war im Gelände, und so ging ich allein zum General. Sein abgehärmtes Gesicht blickte traurig, als er erklärte: »Die Lage verschlechtert sich ständig. Selbst ich kann Ihre Frage nicht genau beantworten. Möglich, daß wir uns zwei Tage halten, möglicherweise drei, vielleicht auch mehr, aber ich kann nicht ausschließen, daß es auch weniger sein können. General Golian erkundet persönlich die Lage, wenn er kommt, kann er sicher genauer antworten. Ich selbst glaube, daß wir den Druck des Gegners nicht mehr aufhalten werden. Es geht über unsere Kräfte.«

Der General durchlebte bestimmt die grausamsten Augenblicke seiner kurzen Führungszeit. Er erklärte mir auf der Karte die Lage, sagte, daß sich die Frontlinie, wenn sich überhaupt davon sprechen ließe, ständig verändere. Die Soldaten sähen selbst, daß ihre Anstrengungen vergeblich seien, und sie trügen schwer daran.

Ich lauschte ihm aufmerksam. Die Lage erschien mir plötzlich düsterer, als ich sie vorher gesehen und mit meinem Stabschef eingeschätzt hatte. Im Norden und Osten würde es noch angehen, aber im Süden und Südosten drohte der Zusammenbruch. Der Gegner bedrängte die tapfere 2. Luftlandebrigade, die nicht wußte, welches Loch sie zuerst stopfen sollte.

Ich bat den Kommandeur, einen Funkspruch an General Krassowski oder Marschall Konew mit der Bitte absenden zu lassen, keine Flieger mehr in die Slowakei zu schicken. Ihre Einsatzzeit wäre im Hinblick auf die Frontlage möglicherweise auf weniger als zwei Tage beschränkt. Wir müßten auch das ungünstige Wetter in Betracht ziehen, das den Herflug noch komplizieren könnte. Es wäre meiner Meinung nach ein unproduktiver, sogar wahnsinniger Wettlauf mit der Zeit und der Natur. War die Lage

so schlecht, daß nicht einmal Schlachtflugzeuge sie retten könnten, dann sollte man besser keine Verluste von Besatzungen und Flugzeugen riskieren. Ich erinnerte mich an eine Kriegsstudie, in der angegeben war, daß ein Oberkommando beschließen kann, für die Rettung der Gesamtsituation ganze Einheiten zu opfern. Der tapfere Aufstand wäre es sicher wert. Das große Territorium im Hinterland des Gegners bis zur Ankunft der Roten Armee zu halten, wäre für die weiteren strategischen Operationen ein unermeßlicher Vorteil und riesiger Gewinn. Aber wußte jemand, welche Kräfte für unsere Rettung hergeworfen werden müßten? Ich bezweifle es. Es war vielleicht unter den hiesigen besonderen Bedingungen auch nicht denkbar. Und könnte einer der Verbündeten diese Soldaten- und Materialmassen an seiner eigenen Front entbehren? Wie sollten diese Kräfte in die Slowakei gelangen? Lauter Fragezeichen!

Der Aufstand konnte wahrscheinlich nur durch eine schnelle und erfolgreiche sowjetische Offensive in den Karpaten gerettet werden. Wir hofften alle auf sie und wünschten den beteiligten Armeen bei ihren Angriffsaktionen tonnenweise Glück. Wir könnten uns jedoch keine Vorstellung davon machen, welche riesigen Schwierigkeiten und Komplikationen dort auf Schritt und Tritt die sowjetischen und die tschechoslowakischen Truppen erwarteten.

Es war ein Jammer, daß die beiden slowakischen Elitedivisionen in der Ostslowakei gleich zu Beginn des Aufstands durch das Verhalten führender Offiziere nicht für uns wirksam geworden waren, sondern, führungslos geworden, rasch vom Gegner zerschlagen werden konnten. Wie sehr wäre uns ihre Kampfkraft zustatten gekommen, sei es, um dem Gegner in den Rücken zu fallen oder an der inneren Front eingesetzt zu werden.

General Viest stimmte meinem Vorschlag zu. Er rief den sowjetischen Verbindungsoffizier Major Setschanski, und wir berieten. Am Schluß der Besprechung faßte der Major zusam-

men: Marschall Konew wird gebeten, vorläufig keine Kampfflugzeuge in die Slowakei zu schicken, sondern sie nur in Bereitschaft zu halten. Im Bedarfsfalle werden wir telegrafisch ihren augenblicklichen Abflug in die Slowakei anfordern.

Zum erstenmal war mir auf dem Heimweg aus Banská Bystrica traurig zumute. An Wunder glaube ich nicht, also blieb die bedrückende Gewißheit: Wir werden den Rückzug antreten müssen.

Abends rief mich Major Tóth an. »Dein Vorschlag wurde folgendermaßen abgeändert: Wir haben Marschall Konew einen Funkspruch geschickt, uns anstelle der Regimenter nur je eine Staffel La-5 und Il-2 in die Slowakei zu schicken. Es wurde deshalb so entschieden, weil der andere General (es handelte sich offensichtlich um Golian) nach der Rückkehr von der Front gemeldet hatte, daß wir uns möglicherweise noch einige Tage halten und die Flugzeuge brauchen würden.«

Ich stimmte zu und freute mich darüber, daß es an der Front vielleicht doch noch nicht so katastrophal aussah. Ich informierte die Piloten, die sich gleich am nächsten Tag mit ungeschmälertem Elan in die Kämpfe warfen. Ihre Moral war ausgezeichnet. Sie bombardierten und beschossen die deutschen Truppen bei Necpaly und Liptovský Ján, eine Batterie bei Mýtna, Autokolonnen und Panzer nordwestlich von Mýtna und einen Panzerzug im Raum Králova Lehota. Auf der Chaussee nördlich von Lučenec wurden Nachschubtransporte angegriffen. Der Gegner zeigte sich auch zweimal mit Me 109 in der Luft. Zu einem Aufeinandertreffen kam es aber wieder nicht.

Abends besuchte ich mit einigen Piloten den verletzten Řezníček. Er lag in Bad Sliač auf dem Gang zwischen anderen Schwerverwundeten, die mit Flugzeugen in die UdSSR abtransportiert werden sollten. Jura war mit der Pflege sehr zufrieden. Freudig nahm er meine Mitteilung entgegen, daß er für den morgigen Frühtransport vorgesehen sei. Es würde noch vor

Tagesanbruch losgehen, wahrscheinlich nach Lwow. Dort träfe er vermutlich mit Loucký und Skopal zusammen. Beim Abschied wünschte er uns viele Erfolge. Mit dem nahen Abflug vor Augen würde er sicher eine ruhigere Nacht haben als manche seiner Leidensgenossen. Aus ihren Reden sprach die Angst, womöglich der SS in die Hände zu fallen. Wir wunderten uns nicht darüber.

Noch am selben Abend ließ ich General Krassowski die Bitte telegrafieren, zwei Transportflugzeuge auf den Flugplatz Tri Duby zu schicken, die wir bei einem eventuellen Rückzug benutzen wollten. Rejthar hatte ausgerechnet, daß die Kapazität von zwei Dakotas ausreichen würde, um die restlichen Angehörigen unseres Regiments und die Funkstation in die UdSSR auszufliegen. Hätten wir die Flugzeuge, entfiele die Sorge um die Menschen, die sonst in die Illegalität gehen müßten.

Dann rief ich den Stabschef in mein Zimmer. Die Beratung zog sich bis tief in die Nacht hinein.

»Standa, wir haben insgesamt zwölf einsatzfähige Lawotschkins. Das bedeutet, daß bestenfalls zwei Piloten hierbleiben müßten. Ich will nicht riskieren, daß die Jungen jemanden im Rumpf mitnehmen«, begann ich.

Rejthar zählte sofort den Bestand an lebendem und totem Inventar auf. Er hatte alles bewundernswert genau im Kopf.

»Kommandeur«, fing er plötzlich an. Immer, wenn er mich nicht mit dem Vornamen ansprach, hatte er etwas Ernstes auf der Zunge. Außerdem hatte ich den Eindruck, daß er es heute irgendwie feierlicher machen wollte. »Rechne damit, daß ich hierbleibe. Schließlich hast du mir vor einiger Zeit einmal das Kommando über die Mannschaft gegeben, ich muß mich also weiter um sie kümmern, nicht wahr?«

Da meldet sich also schon der zweite Freiwillige, dachte ich. Jirka Sehnal hatte mir gestern gesagt, daß er sich nicht von hier wegrühren würde, außer wenn ich es ihm direkt befehle.

»Also dann werdet ihr schon zu zweit sein, Standa. Jurka hat sich bereits gestern gemeldet. Übrigens hoffe ich, daß die Transporter heute nacht ankommen, und dann fliegt ihr ja noch vor uns ab.«

Danach dachten wir noch über Tocauer nach. Standa wollte die Slowaken fragen, ob sie ihn morgen mit der »Krähe«, einem deutschen einmotorigen Transportflugzeug Junkers W 34, mitnehmen könnten, das sie als einziges Transportflugzeug zur Verfügung hatten. Vielleicht fand sich dort ein Platz für Tocauer, der nervlich nicht in Ordnung war und einen Rückzug in die Berge mit den Unseren schwer verkraften würde. Ich mußte ja immerhin damit rechnen, daß wir die beiden erbetenen Transportflugzeuge nicht rechtzeitig erhielten und unsere zurückbleibenden Regimentsangehörigen zu den Partisanen gingen.

»Standa, du bist als einziger Verheirateter vom ganzen Regiment übriggeblieben. Und du gehörst doch auch zu den Kommandeuren«, sagte ich, und wir lächelten beide. »Was ist, wenn ich an deiner Stelle einen anderen bestimme, und du fliegst mit der Lawotschkin?«

Er weigerte sich mit den Worten: »Die anderen haben gekämpft, deshalb haben sie das größte Anrecht darauf, mit den Maschinen in der Luft zurückzugehen.«

»Also machen wir es folgendermaßen: Ich werde es selbst für dich auf mich nehmen. Ich habe eigentlich auch nur auf der Erde gesessen, und du hast Familie.«

»Ausgeschlossen«, unterbrach er mich. »Der Kommandeur muß stets bei den Piloten sein.«

Ich erinnerte ihn an seine Frau und den kleinen Slávka.

»Sie erfahren ohnehin nichts, und in den Bergen werden wir es überstehen. Hinterher werde ich es ihr sagen«, wandte er ruhig ein, als wüßte er genau, daß alles gut ausgehen würde.

Wir argumentierten noch ein Weilchen hin und her. Am Ende der Debatte waren wir wieder an ihrem Anfang angelangt. Ich



Die letzten Tage in Tri Duby. 23. Oktober, Valoušek, Chábera und Matušek bei einer getarnten La

mußte schließlich zustimmen, daß der Stabschef als Kommandeur des restlichen Regiments in der Slowakei bleibt, sollten wir keine Transportflugzeuge erhalten.

Wir wußten nicht, wieviel Tage uns hier noch vergönnt waren. Es konnte noch allerhand geschehen, heute nacht, morgen, übermorgen. Sie konnten uns bombardieren, die Maschinen, die Menschen vernichten und ähnliches. Wir beschlossen also, eine gewisse Reihenfolge für eine »Flugzeugplatzkarte« aufzustellen, und zwar nach folgenden Kriterien: Wer sich freiwillig meldet hierzubleiben, wird nicht fliegen. Die weitere Reihenfolge wird nach den Verdiensten direkt im Kampf und nach der Wichtigkeit der Funktion festgelegt. Endgültig entscheidet der Regimentskommandeur.

Ich hatte also das Vetorecht und kam mir in diesem Augenblick wie ein kleiner Diktator vor. Aber der Stabschef behauptete, daß es so richtig sei, sonst käme es zu einem Durcheinander; es soll dafür irgendeine Vorschrift geben.
Also gut.

Ich konnte mich aber nicht enthalten noch zu brubbeln: »Vorschriften! Schließlich haben wir hier ohne sie Krieg geführt. Ist es nicht überhaupt gegen die Vorschrift, ohne Vorschrift Krieg zu führen?«

Rejthar lächelte nur.

»Besser ein kurzer Befehl als dicke Schwarten von Reglementierungen«, sagte er überzeugend.

Um auf ein anderes Thema zu kommen, fragte ich: »Und wie hast du die Koffer gelagert?«

»Es ist alles in Ordnung.«

Rejthar war bereits vor einigen Tagen überzeugt gewesen, daß hier alles einem traurigen Ende zuging, und hatte deshalb vorgeschlagen, dafür zu sorgen, daß dem Gegner so wenig wie möglich von unserer persönlichen Hinterlassenschaft in die Hände fiele. Die Piloten sollten alle überflüssigen Sachen verpacken — bei einem eventuellen Rückzug konnten sie ohnehin nicht alles mitnehmen —, und er würde für einen Aufbewahrungsort in den Bergen sorgen. Er hatte schon mit dem Pfarrer in Hrochot' gesprochen, der einen sicheren Ort wußte.

Als wir im September herkamen, dachten wir nicht einmal im Traum daran, daß es in der Slowakei zu einem Rückzug kommen würde, und brachten deshalb eine ganze Menge Sachen mit, beispielsweise eine komplette Feldausrüstung — ein zusammenklappbares Feldbett mit Decken, ein Tischchen und ein imprägniertes Stoffwaschbecken —, die wir in England zur Erinnerung bekommen hatten. Ferner besaßen wir Reservewäsche, Schuhe und ähnliches. Rejthar hatte nur einige Leute aufgetrieben, ein Pferdegespann gemietet, alle unsere Habseligkeiten aufladen

und ab in die Berge bringen lassen. Dort ruhten die Koffer und Seesäcke nun, ordentlich gegen Beschädigung gesichert, in einem holzverschalten Versteck unter einem Misthaufen bei einem Bauernhaus.

»Gute Nacht, Standa«, wünschte ich dem Stabschef, als wir auseinandergingen. Und mir kam es plötzlich in den Sinn, wie oft wir uns das hier wohl noch wünschen würden.

Der 24. Oktober war angebrochen. Im Laufe des Vormittags kamen viele entmutigende Nachrichten. Der Gegner schien an allen Frontabschnitten den Generalangriff eröffnet zu haben. Die Unsrigen gingen überall zurück. Die bedrückende Lage hinterließ ihre Spuren, auch bei uns, selbst wenn wir uns alle bemühten, sie mit Galgenhumor zu überdecken. Trotzdem wußten wir, daß es für uns Flieger doch nicht so schlimm war wie für unsere Gefährten am Boden.

Am 25. Oktober saßen wir alle auf dem Flugplatz Tri Duby zusammen, nachdem wir Zolná am Vortag schweren Herzens verlassen hatten. Von fern war Geschützdonner zu hören.

Ein Teil der Luftlandebrigade verteidigte uns noch. Im Kommando der Fliegerkräfte bereitete man sich auf den Rückzug vor. Telefondienst hatte dort ein unbekannter Offizier, der mir mitteilte, daß es keine Kampfbefehle gäbe und der ganze Stab sich anschicke, die Stadt zu verlassen. Überall spürte man das Ende jedes organisierten Widerstandes, untrügliches Zeichen, daß auch wir die letzten Schritte zum Abflug und zum Rückzug machen mußten.

Ich rief alle Abschnittskommandeure der Bodendienste zusammen, dankte ihnen für ihre große Einsatzbereitschaft und gab die letzten Instruktionen.

Dann rief ich die Piloten. »Die Flugzeuge verlegen wir in vier Ketten. Die Kettenkommandeure: Stehlík, Chábera, Štička, Fajtl. Mit mir werden Šrom und Borovec fliegen. Start der Ketten im Zehnminutenabstand.

Wir wählten Krosno als Ziel, die zweite Variante war Debrecen. Dann war es soweit. Das kleine Häuflein der Zurückbleibenden, mit Rejthar, Sehnal und Medwedjew an der Spitze, hatte sich vor dem Hangar aufgestellt. Nach und nach verabschiedeten sie sich von ihren glücklicheren Kameraden, die zu den Flugzeugen gingen. Um 13.30 Uhr hob Stehlíks Kette als erste ab. Sie nahm direkten Kurs auf Krosno und erreichte ihr Ziel. Die anderen folgten.

Wir steuerten über die Mitte von Tri Duby hinweg und winkten zum letztenmal allen zu, die unten bleiben mußten.

Wir landeten glücklich bei unseren Kampfgefährten, doch drei Piloten waren beim Überflug über den Bergen umgekommen. In die Trauer um die Gefallenen mischte sich die Gewißheit vom nahen Sieg über die Faschisten.

Am nächsten Morgen ging es bis in die Mittagsstunden hinein noch 25 Kilometer nordostwärts bis an die Mittelmeerküste. Dann hatten sie ihren Bestimmungsort erreicht. Ohne etwas im Magen, müde und durchgefroren, trieb man sie durch ein Tor auf eine weite Sandfläche, die mit Stacheldraht umzäunt war. Zehntausende Flüchtlinge und Soldaten befanden sich schon hier, in engen Löchern beieinander liegend, um sich gegenseitig etwas zu erwärmen. Kein Feuer war zu sehen. Es gab kein Holz, um eines anzünden zu können. Sie befanden sich in dem Auffanglager Saint Cyprién.
Einer von Herberts Kameraden hatte seinen Feldspaten über die Grenze gerettet. An einem Ende dieses weiträumigen Lagers gruben sie sich ein flaches Loch, knöpften ihre Zeltplanen zusammen und zogen sie darüber, so hatten neun Kameraden wenigstens etwas Schutz vor Regen, Sonne und Wind...

DDR 0,50 M